航空ファン
KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
ホーカー
ハリケーンIID



☆特 集☆
現地ルポ：中華民国に亡命したMiG-19
世界の戦闘機界の新風── G. D. F-16
民間学生血盟特攻"天虎航空隊"始末記

'77 10
OCTOBER

BUNRIN-DO JAPAN
$3.30

中華民国に亡命したミグ-19

A MiG-19 FLYS TO TAIWAN SEEKING REFUGE



去る7月7日午後，台湾に亡命してきた中国空軍で使用していた中国製のミグ-19。

The MiG19, numbered 3171, was not made by the Russians nor by the Chinese, but mainly through assembling parts in 1959. Flew to Taiwan on 7 July.

このミグ-19は、中国空軍第1偵察連隊の所属機で、機首下に装備されている30mm機関砲を取り去り、そこに偵察用カメラを装備した偵察型である。



This belonged to the 1st Recon. Sqdn. Note the camera set under the nose in place of the 30mm MG.



Metal overall. Note the gloss around the exhaust outlet showing difference of metal quality.

機体は全面無塗装で，排気口まわりの材質のちがいがよくわかる。



マーキングは機首のナンバーと，胴体と主翼の国籍マークだけといったあっさりしたものである。

National insignia and plane number, and no other markings.

AIR TATTOO '77の参加機

PARTICIPANTS OF AIR TATTOO '77



タイガーミート親睦会用に機体全面を黄と黒で塗り分けた、フランス空軍第12戦闘連隊所属のシュペール・ミステールB.2。

Super Mystere B.2 156/12YK from 12th Escadre at Cambrai, in its Tiger Stripe colors.

(Photo by Inter-Air Press)

(Photo by Inter Air Press)



(Photo by Inter-Air Press)



第12戦闘連隊に新らしく装備されたミラージュF.1.同連隊には現在数機が装備されている

Mirage F.1 67/12-YR, the new equipment of 12th Escadre. This unit currently has only a very few Mirages, and none flew during the display.



オーストラリア海軍空母メルボルンに搭載されている第805戦闘飛行隊（VF805）所属のA-4Gスカイホーク。

(Photo by Inter-Air Press)

A-4G Skyhawk of VF805, Royal Australian Navy.



ポルトガル空軍のアクロバットチーム "Asas de Portugal" のT-37C。

(Photo by Inter-Air Press)

Line up of Cessna T-37C aircraft from Portugal's "Asas de Portugal" aerobatic team.



機首と垂直尾翼先端にタイガーミート競技会用の塗装を施した，西ドイツのビットブルグ基地に駐留する第36戦術戦闘連隊(36th TFW)所属のF-15A。

F-15 Eagle 76-011/BT of 36th TFW, Bitburg AB, Germany. Aircraft in the two tone grey color scheme used as standard on the Bitburg Wing's aircraft.

(Photo by Inter-Air Press)

(Photo by Inter-Air Press)



タイガーミート競技会用に全面を塗装した，カナダ国防軍第439スコードロン所属のCF-104G。

CF-104G 104838 of Royal Canadian Air Force at Sollingen, with full "Tiger Stripe" scheme.

フランス海軍のクルーセイダー
FRENCH AF CRUSADER

(Photo by J.M.C. Gohl)



フライトデッキで整備中のF-8E(FN)クルーセイダー。両胴側面にサイドワインダーAAMを装備している。
F-8E (FN) Crusader, equipped with Sidewinder AAM

前ページとこのページは，フランス海軍の空母クレマンソーに搭載されている12F航空隊所属のF-8E（FN）クルーセイダー戦闘機。



(Photo by J.M.C. Gohl)

F-8E (FN) Crusaders of 12F Escadre aboard the CLEMENCEAU



(Photo by J.M.C. Gohl)



(Photo by J.M.C. Guhl)

(Photo by J.M.C. Guhl)



エンジンを始動して出発準備中のクルーセイダー
Ready to start

沖縄の空から
FROM THE SKY OF OKINAWA



嘉手納基地上空を編隊飛行する，海兵隊第3戦闘偵察飛行隊（VMFP-3）のRF-4B．右の機体は米建国200年記念の塗装が施されている　(Photo by H. Hamano)

RF-4Bs of VMFP-3 in formation flight over Kadena AB. The right plane in USA Bicentennial celebration painting

編隊飛行する海兵隊のAH-1J攻撃ヘリコプタ
Marines' AH-1J attack helicopters　(Photo by H. Hamano)



S-3A of VS-21 from the USS CONSTELLATION



嘉手納基地に着陸する、空母コンステレーション搭載の第21対潜飛行隊（VS-21）所属のS-3A

(Photo by S.O.)

(Photo by S.O.)

C-130E of 1st SOS, 18th TFW



嘉手納基地に着陸する、第18戦術戦闘航空団（18th TFW）第1特殊作戦飛行隊（1st SOS）所属のC-130E

SR-71A of 9th SRW



(Photo by S.O)

嘉手納基地に着陸する第9戦略偵察連隊(9th SRW)所属のSR-71A。



嘉手納基地に駐留している海兵隊542攻撃飛行隊(VMA-542 DET-B)所属のAV-8A。

(Photo by S.O)

AV-8A of VMA-542, Kadena AB



岩国基地から訓練のため嘉手納基地に飛来した，海兵隊121全天候攻撃飛行隊(VMA(AW)121)所属のA-6E。

(Photo by S.O)

A-6E of VMA (AW) 121 from Iwakuni MS

寒冷作戦に参加したNATOヘリ部隊
NATO HELICOPTERS PARTICIPATING IN EXERCISE HARDFALL



(Photo by Rolls Royce)

去る1月から3月にかけてノルウェー南部の山岳地帯でNATOヨーロッパ機動軍の行なった厳寒演習に参加したヘリ部隊。
▲▶英空軍第33航空団所属のSA330ピューマヘリコプタ。
▼英陸軍第2航空隊のSA341ガゼルヘリコプタ。

Royal Air Force PUMA and Army Air Corps GAZELLE helicopters supported Britain's contingent to NATO's Allied Command Europe Mobile Force (AMF) during Exercise HARDFALL held deep in the snow covered mountains of southern Norway, January through March.



(Photo by Rolls Royce)

(Photo by Rolls Royce)



圧感!!冴える新設計

トヨタ タウンエース
レーシング
VAN

「このかっこいいVAN モーターライズで走るんだって？」
シャフトドライブで後輪駆動なんだ。
「ヘッドライトも点灯するし、サイドドアやリアードアの開きかたも本物みたいだね。」
インテリアやアクセサリーもこってるだろ。
スペアタイヤもついてるんだ。
「ボディのストライプやマーキングが最高に決ってるじゃないか。」
このまゝレースに出したいくらいさ
「満足まんぞく、さっそく作ってみよう。」





トヨタ タウンエース
いまヤングの間で人気のあるし…れたVANがレーシングストライプとあざやかに、かっこよく新登場します。
●ワンタッチでバック走行が楽しめます。

●ハイセンスなインテリア、大型ウイング、ルーフベント、大型ミラー、フォグランプ、金属製アンテナ、スペアタイヤなど、アクセサリーが豊富についています。

■1:24スケール■￥1,000■大型スライドマーク入り。
(FA-130モーター1個、単3電池2本、ムギ球2個は別にお買い求め下さい。)



ポルシェ 934.5 ターボRS 好評発売中



ダットサン 280Z スペシャル 好評発売中

■1:24スケール■￥500■大型スライドマーク入り。
(FA-130モーター1個、単3電池1本、ムギ球2個は別にお買い求め下さい。)

近日発売
キャンピングVAN ニッサン キャラバン
レーシングVAN「トヨタ タウンエース」に続いて、キャンピングVAN「ニッサン キャラバン」がはなやかに登場します。ご期待下さい。
■1:24スケール■￥1,000■大型スライドマーク入り。

グンゼ産業カラー
色数豊富93色

プラ模型の塗装に最適の高級カラーは「グンゼ産業Mr.カラー」です。



グンゼ産業
ホビークラフト部
東京都千代田区神田錦町3-17
TEL294-4141(代)
GUNZE SANGYO



アメリカ建国200年記念塗装の航空機
AIRCRAFT WITH USA BICENTENNIAL COLOR SCHEME

▲海軍第23練習飛行隊（VT-23）所属のT-2Cバックアイ練習機。
▲T-2C Buckeye Trainer of VT-23

▼第26練習飛行隊（VT-26）所属のT-2C。
▼T-2C of VT-26



AIR TATTOO 1977の参加機



(Photo by Inter-Air Press)

去る6月25, 26日の両日，イギリスのグリーンハムコモン基地において，今年のヨーロッパにおける最大の軍用航空展示会である，International Air Tattoo 1977が行なわれた。この展示会にはNATO加盟国の他フランス，ポルトガル，オーストリア，オーストラリアなども参加した。

▲機体にタイガーミート競技会用の塗装を施した，フランス空軍第12戦闘連隊所属のシュペールミステールB.2。

▼オランダ空軍のF-104G。

(Photo by Inter-Air Press)

The International Air Tattoo 1977, the most interesting military aviation display in Europe this year, was opened at Greenham Common, UK, on 25-26 June. Aircraft partici-pated in this event from almost all the NATO countries, as well as from France, Portugal, Austria and Australia and others.

▲Super Mystere B.2 from 12th Escadre in its Tiger-Stripe colors.

▼F-104G Starfighter of the Volkel Wing, Netherlands Air Force



PARTICIPANTS OF INT'L AIR TATTOO '77



▲ポルトガル空軍のアクロバットチーム "Asas de Portugal"のT-37C。このチームがポルトガル以外の国で展示飛行するのはこれが初めてである。

▲ Cessna T-37C aircraft from Portugal's "Asas de Portugal" aerobatic team, appearing probably for the first time outside Portugal.

(Photo by Inter-Air Press)

(Photo by Inter-Air Press)

▼Four Hunter GA.11 of the "Blue Herons" team, flown by civilian pilots. Only one civilian jet display team in the world.

▼イギリス シビリアンのアクロバットチーム "Blue Herons" のハンターGA.11.





▲着艦用フックを使って着陸する，オーストラリア海軍の空母メルボルンに搭載されている，第805戦闘飛行隊(VF805)所属のA-4Gスカイホーク。

▲A-4G Skyhawk of VF805, Royal Australian Navy, from HMAS Melbourne.

(Photo by Inter Air Press)

(Photo by Inter Air Press)

▼Etendard IVP 151 of French Navy's 16F fighter squadron at Landivisiau.

▼フランス海軍の16F戦闘飛行隊所属のエタンダールIVP戦闘機。





▲ハニントン英空軍基地にある，英海軍第809飛行隊のバッカニアS.2. この飛行隊は通常は空母アーク ロイヤルに搭載されている。

▲Buccaneer S.2 of 809 Sqn, Fleet Air Arm, based at RAF Honington and normally embarked on HMS Ark Royal.

(Photo by Inter-Air Press)

▼Puma HC.1 of 230 Sqn, RAF Odiham.

▼オディハム英空軍基地の第230飛行隊から参加したピューマHC.1ヘリコプタ.

(Photo by Inter-Air Press)





(Photo by Inter-Air Press)

▲イギリス空軍第44飛行隊所属のバルカンB.2爆撃機．

▲Vulcan B.2, flown by Flt. Lt. David Tye of 44 Sqn. RAF Waddington.

▼F-5A of the Royal Norwegian AF's three-ship team, "The Jokers"

▼ノルウェー空軍から参加した，3機によるアクロバットチーム "The Jokers" のF-5A．

(Photo by Inter-Air Press)



寒冷作戦で活躍の NATOヘリ部隊

RAF PUMA & RAAC GAZELLE IN EXERCISE HARDFALL



(Photo by Rolls Royce)

NATOヨーロッパ機動軍は，今年1月から3月にかけて，ノルウェー南部の山岳地帯で厳寒演習（エクササイズ・ハードフォール）を実施した。演習中の大気温度はマイナス26°Cで，これは冷蔵庫の冷凍室より低い温度。これにより参加した兵員，機材の対寒力をテストするのがこの演習の目的の一つであった。イギリスからは，1,700名のエリート兵員が参加，英空軍第33航空団と陸軍第2航空隊のヘリコプタ部隊が，ボス市近くのノルウェー軍キャンプに駐とん支援にあたった。写真は演習に参加した英空軍ピューマと陸軍ガゼルヘリコプタ。

For the first time, Royal Air Force Puma and Army Air Corps Gazelle helicopters supported Britain's contingent to NATO's Allied Command Europe Mobile Force (AMF) during Exercise Hardfall held deep in the snow-covered mountains of Norway. The exercise (21 Jan.–16 Mar.) was designed to keep the 1,700 troops from Britain's elite strategic force fit to survive and fight in the Artic wastes of NATO's northern flank.



▲雪の山岳地帯を飛行する，英空軍のピューマヘリコプタ。

▲RAF Puma heli. flying over snow covered mountains.

(Photo by Rolls-Royce)

(Photo by Rolls-Royce)

▼Snow-camouflaged Puma lands on the waste.

▼雪原に着陸したピューマヘリコプタ。機体は雪上迷彩のため白で塗装されている。





▲英陸軍から参加したガゼルヘリコプタ。

(Photo by Rolls-Royce)

▲RAAC Gazelle helicopter.

(Photo by Rolls-Royce)

▼Puma and Gazelle helicopters at a Norwegian military camp near Voss.

▼ノルウェー軍キャンプのエプロンに翼を休める英空軍のピューマヘリコプタ。



本誌特写!!



中華民国に亡命した（本文62ページ参照）

ミグ-19戦闘機を見る



CHINESE MiG-19, DEFECTOR TO TAIWAN



昨年9月、ソ連の新鋭戦闘機ミグ-25が函館空港に強行着陸した事件は記憶に新らしいが、去る7月7日午後、今度は隣の国台湾に中国空軍のミグ-19戦闘機が亡命してきた。パイロットは、中国空軍第1偵察連隊飛行中隊長の范園炎中佐で、機体は中国でライセンス生産されたミグ-19 "ファーマーC"。C型は左右の主翼付根と機首下面に30mm機関砲を各1門装備しているが、亡命してきた同機は、機首下面の機関砲を取り去り、そこに写真のように偵察用カメラを装備している。写真はいずれも台南基地で撮影したもの。



A Chinese AF squadron leader, LtC Fan Yuan-yen, piloted a MiG-19 jet fighter to Taiwan on the afternoon, 7 July, taking political refuge. The MiG-19 he piloted over was the "Farmer C", license-produced in China. In place of the under-nose 30mm MG this aircraft usually equipped with, the Fan plane had a camera for reconnaissance use.





台南基地のハンガーに格納された亡命機ミグ-19。 Kept carefully in a hanger at Tainan AFB





機首附近のクローズアップ。主翼付根に装備された30mm機関砲は、一度も銃弾を発射したことがないような真新しい銃口である。

Nose close-up. Note the muzzle of the 30mm MG, no trace of firing.



左主翼付根下面に付けられているアンテナ。使用目的は不明だが、同じものが右主翼先端下面にも付いている。

Antenna fixed at the root of the left wing. Similar one is on the lower surface of the right wing tip. Purposes unknown.





操縦席真下の胴体下面に装備されている偵察用カメラ窓。カメラは1台で、中央と左右の3カ所を順に撮影するようになっている。

Camera window. The shutter is devised to be clicked at three places: center and right and left.





主翼上面に取付けられている大きな境界層板。翼下には800ℓ入りの増槽が付いている。

Boundary layer upon the upper surfaces of the main wing. Under the wing are two 800ℓ fuel tanks.



傾斜角の大きい垂直尾翼。胴体中央から後部にかけて、エンジン冷却用と思われる空気取入口が多数見られる。

The rake of vertical tail is large. Note the air-intakes probably for cooling the engine, seen in the rear fuselage.



胴体と主翼の国籍マーク。塗料の質が悪いのか、空気抵抗の大きい主翼上のマークはほとんどハゲてしまっている。

National insignia on the fuselage and wings. Peeled off, especially those of the main wing.



エンジン排気口附近。ミグ-19にはクリモフRD-9Bエンジンが2基装備されていて、最大速度はマッハ1.35である。

Engine exhaust outlet. Powered by two Klimov RD-9B engines, the MiG-19's maximum speed is Mach 1.35.

写真でもわかるように、機体工作にはかなり荒さが目立つ。また西側諸国のように機体表面の塗装はなく、ジュラルミンの地肌のままである。エアブレーキは胴体左右と胴体下面の計3カ所に装備されている。

Considerably rough finish. Entirely metal. Air brakes are at three places: right and left of the fuselage and under the fuselage.



フランス海軍の
クルーセイダー



フランス海軍で使用しているF-8E（FN）クルーセイダーは、エタンダール艦上戦闘機の後継機として、1964年6月から65年1月にかけて42機が生産され、現在12Fと14F両航空隊に配備されている。ここで紹介する写真は、すべてフランス海軍の空母クレマンソーに搭載されている12F航空隊所属機。

Photos by J.M.C. GUHL

FRENCH NAVY'S CRUSADERS



F-8E(FN) Crusaders embarked on the Clemenceau. A total of 42 Crusaders, produced in June 1964~Jan. 1965 to replace the Etendard carrier fighters, are now assigned to the 12F and 14F squadrons.



上は着艦するクルーセイダー戦闘機。中左はキャノピー下の胴体に描かれている12Fのエンブレム。

Crusader (up) and the 12F emblem (mid. left)









甲板上のクルーセイダー。

Crusader aboard the ship

整備中のクルーセイダー。胴体側面にサイドワインダーＡＡＭを装備している。



Crusader in maintenance. Sidewinder AAM on the side-fuselage.



駐機位置へ移動されるクルーセイダー。下は訓練飛行に向うクルーセイダー。



Crusaders to and from their training flight.





空母クレマンソーのスチームカタパルトから発進するクルーセイダー。下は発艦のためカタパルトに向うクルーセイダー。胴体側面に装備されたサイドワインダーAAMがよくわかる。

Crusader is ready to take off from the Clemenceau catapult. Another Crusader (bottom) is heading toward the catapult.





西ドイツのビットブルグ空軍基地に駐留している、第36戦術戦闘連隊（36thTFW）から参加したTF-15A。機首と垂直尾翼先端に、タイガーミート射撃競技会用の塗装がされている。

TF-15A of 36th TFW, Bitburg AB, Germany. The 36th TFW or the USAF's Tiger Squadron, has a tiger's head applied to the nose and a black and yellow tiger-stripe band across the top of the fins.

インターナショナル・エア・タトー1977に参加した米軍機

Photos by Inter-Air Press

An F-111E of USAF 20th TFW, with the training dispenser under the wing, is taxiing to the end of the runway.



イギリスのアッパーヘイフォード空軍基地に駐留する、第20戦術戦闘連隊（20thTFW）から参加したF-111E。主翼下には訓練爆弾用ディスペンサーを装備している。



空母ジョン F、ケネディーに搭載されている第72攻撃飛行隊（VA-72）から参加したA-7Bコルセア II。同部隊では間もなくA-7Eを受領するといわれている。

A-7B Corsair II from VA-72 USS John F. Kennedy. The unit will receive A-7E shortly.

EA-6B Prowler of VAQ-133 on the flight line



これも空母ジョン F、ケネディに搭載されている第133電子戦攻撃飛行隊（VAQ-133）から参加したEA-6Bプラウラー。



離陸するF-14Aトムキャット。空母ジョン F. ケネディ搭載の第14戦闘飛行隊（VF-14）の所属機。

Grumman F-14A Tomcat from VF-14, USS John F. Kennedy.

S-3A Viking of VS-32, taxiing back after its display.



展示飛行を終え着陸したS-3Aバイキング。これも空母ジョン F. ケネディ搭載の第32対潜飛行隊（VS-32）所属機。

PHOTO NEWS



ブリティッシュ・エアウエイズ（英国航空）は7月23日、ロールスロイスのエンジンを装備したB747ジャンボ機の定期旅客便運航を開始した。英国航空ではロールスロイスエンジン装備の長距離型B.747を6機発注している。上と中右は、ロンドンのヒースロー空港で、ナイロビ経由ヨハネスブルグ行きの便として、搭乗準備中のロールスロイス装備B747の1番機。中左はロッキード・ジョージア社が計画している、民間用ハーキュリーズL-100-30を改良した-50の完成予想図。

British Airways placed the B747 Jumbo with the Rolls-Royce engine on its regular passenger service starting 23 July. The first flight in preparation from London to Johannesburg. (Mid-left)-Hercules L-50 conceptional drawing.





H.S. Hawk trainers of No. 4 Flight School, North Wales.



イギリスのノースウェールズにあるバーレイ空軍基地に勢揃いした第4飛行訓練学校のH.Sホーク練習機。同飛行訓練学校は英空軍最初のホーク部隊である。



MiG-23 during an exercise, 11~16 July.

▲去る7月11日から16日まで、ベルシンキ条約に基いてオーストリア、ブルガリア、チェコ、東ドイツ、ハンガリー、フランス、イタリア、ポーランド、ルーマニア、スイス、ユーゴなどの参観者を招いて開かれた、シス・カールベイシア軍管区の地上部隊の演習に参加したミグ-23。

▶迷彩塗装を施した北朝鮮空軍のミグ-15。同空軍では戦闘地上攻撃用として、ミグ-15と17を合わせて300機装備している。

▼チェコスロバキアのＬＥＴ Z-37Aスメラーク農業用機。



North Korean MiG-15. The Air [illegible] MiG-15 and MiG-17s.

Czechoslovakian ET Z-37A for agricultural purpose.



スナップだより



7月末から第115戦闘飛行隊(VMFA-115)に代って岩国基地に駐留することになった、VMFA-251のF-4J〈岩国市　東　守人〉。

F-4J of VMFA-251, Iwakuni (Photo by M. Azuma)



6月末嘉手納基地に飛来した、アラスカ州航空隊のC-123B。主翼先端にジェットエンジンを装備している(西宮市　浜野博司)。

C-123B of Alaska ANG, Kadena, June. (By H. Hamano)

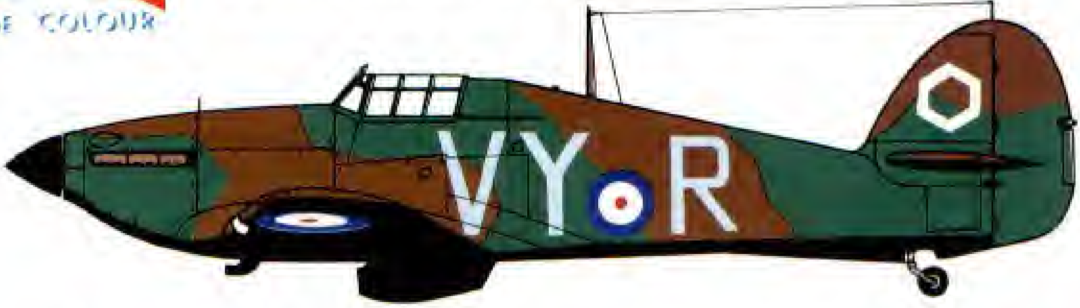
7月中旬厚木基地に飛来した、空母コンステレーション搭載の第2対潜飛行隊（VS-21）所属のS-3A（船橋市　鈴木信武）。

S-3A from VS-21, USS Constellation; Atsugi, July. (N. Suzuki)



ワイドカラー
WIDE COLOUR

HAWKER HURRICANE Mk I ～ III



1. [illegible]
Hurricane Mk I, No 85 Squadron



2. [illegible]
Hurricane Mk I, No 1 Squadron



3. [illegible]
Hurricane Mk I, No 17 Squadron



4. [illegible]
Hurricane Mk I, No 56 Squadron



5. [illegible]
Hurricane Mk IIB, No 134 Squadron, No 151 Wing

© K.Hashimoto



グリフォン・エンジン装備のスピット









Spitfire F.Mk.14

Supermarine Spitfire Griffon Variant

第二次大戦のイギリス空軍の主力戦闘機であったスピットファイアは，実用段階に入ってからも，たゆまず性能向上のための改修につとめ，そのバリエーションの豊富なことでも有名であるが，搭載エンジンで分類すると，前期のマーリン・エンジン装備機と後期のグリフォン・エンジン装備機に分けられることはよくご承知のところである．同じロールスロイス製ではあるが，大型機用に開発されたグリフォンは，マーリン系の1,000～1,700hp級にくらべると，2,000hpを超える大出力の高性能エンジンで，同エンジン装備機の速度と上昇力は大幅に向上することになった．

グリフォン・エンジン装備機はF.Mk.12に始まり，14，21型につづいて，戦後もF.Mk.18，22，24型，写真偵察型のP.R.Mk.19，それに海軍用のシーファイアF.Mk.15，17，45，46，47の各型が出現しているが，今回はそのなかから14，18，46，47型を選んでご紹介することにしよう．

ファイア

（左）1944年1月から第610スコードロンに配備され，同年7月にV-1飛行爆弾迎撃で初出撃したF.Mk.14

（左下・上・下）いずれもF.Mk.14で，左下は第130スコードロンに装備された1機．主翼の20mm機関砲2門のパネルをはずして，弾丸を補充中．



Aircraft Celebrating the Jubilee, Duxford June 1977



Boeing B-17 Flying Fortress

英国ダックスフォード

英女王戴冠25周年記念航空ショー

エリザベス女王の戴冠25周年を記念して，6月にイギリスのダックスフォードで行なわれた飛行ショーの参加機。イギリスにある飛行可能な大戦機のほとんどが出場した。上はB-17 爆撃機，下はレッドアロー曲技飛行チームの演技とスピットファイアなどの展示機。B-17はロッキード製のB-17G-105VEで，米陸軍空軍時代のシリアルは44-85784であったものである。

(Photo by Mr. Jeff Pavey)





Spitfire F.Mk.14

（上）これも1944年から実戦部隊に引渡されたスピットファイアF.Mk.14。14型は最大速度が448mph（720km/h）で、出現当時の英空軍戦闘機のなかでは最高速。テンペストの5型とともに、ドイツ軍のV-1飛行爆弾の迎撃では大いに活躍している。本土防空部隊のスピットファイア各型によるドイツ空軍機の撃墜機数は約400機で、そのうち300機余はこの14型による戦果といわれている。グリフォン装備の最初の実用型である12型では4翅プロペラであったが、同エンジンの強力な出力を高々度で吸収するには4翅ペラでは不充分とわかって、14型では5翅に代えている。武装は主翼に20mm機関砲2門のほかに7.7mm機銃4挺で、1,000ポンド（454kg）爆弾1発も積めた。20,000ft（6,096m）まで7分の上昇力、実用上昇限度は44,500ft（13,564m）、航続力は最大850マイル（1,367km）という性能であった。生産機数は戦闘偵察型のF.R.Mk.14を含めて計957機である。

（下）スピットファイアF.R.Mk.18。14型につづいて生産に入ったのが18型で、実戦配備は戦後である。主翼と降着装置を補強して、操縦席風防を水滴型のバブル・フードとしたのが14型と違ったところ。主翼および胴体内の燃料容量もふやされている。戦闘機型のほかに垂直と斜めのF.24カメラ2個または垂直のF.52カメラ1個を積んだ戦闘偵察型もつくられており、写真の機体はその戦闘偵察型。14型の戦闘偵察型では翼端を切り欠いたが、18型では主翼は戦闘機型のままである。生産機数は戦闘機型が100、戦闘偵察型が200機の計300機。中東や極東方面に派遣された部隊に装備されて、戦後数年間使われている。

Spitfire F.Mk.18



写真下はシーファイアの最終型F Mk 47。グリフォン・エンジン装備のシーファイアとして最初に実用化されたのはF Mk 15であるが、同機の実戦部隊配備は1945年7月、まもなく終戦となって、生産機は384機に終った。しかしシーファイアの開発はその後もつづけられ、15型につづいて17、45、46、47型が出現した。いずれも戦後の配備で、このなかで実戦に参加したのは、朝鮮動乱で出動した写真の47型のみである。15、17型は、主翼の翼端部が折りたたまれたが、45、46型は固定されたまま。47型にいたって、主翼の主脚パネル外方の主翼が折りたたまれる本格的な折りたたみ翼となり、6翅コントラ・プロペラが標準装備、いわばシーファイア艦上機の集大成でもあった。47型はスピットファイアMk 24をもとに艦上機としたもので、当初150機の生産契約が結ばれたが、実際に生産されたのは写真偵察型を含めて、わずか90機である。

Spitfire F.Mk.47





North American P-51D Mustang

のどかな田園風景がつらなるダックスフォードの誘導路を進む各機。上はP-51Dムスタング，下はスピットファイアMk.5C，右ページは上からYak-11，Bf108タイフン，Fi156シュトルヒ。いずれも現在も飛びつづけている大戦以来の各機である。なかでも珍しいのはヤコブレフYak-11で，同機はヤコブレフが戦前の戦闘機をもとに戦後まもなく開発した複座の練習機で，その後共産圏各国空軍の標準練習機となった優秀機である。写真の機体は，チェコスロバキア製の1機で，イギリスで復元してエアショーなどに使われているものである。
なお，ここのBf108は戦後フランスのノール社で生産されたルノー・エンジン搭載機である。

Supermarine Spitfire Mk.5C





Yakovlev Yak-11

Messerschmitt Bf108 Taifun



Fieseler Fi156 Storch





Spitfire F.Mk.46

（上・下）シーファイアF.Mk.46　15，17型につづいて開発されたシーファイアは，スピットファイアMk.21をもとに改造された45型で，同型は15，17型のグリフォン4（1,850hp）に代えてグリフォン61（2,035hp）を積んでいる．新エンジンの装備で，5翅プロペラのほかに6翅のコントラ・プロペラも採用され，この両方を付けた機体が完成している．45型は50機が生産されたが，第778スコードロンに引渡されたのみで，第一線配備とはならなかった．

写真の46型はスピットファイアMk.22をもとに改造したもので，45型にくらべると，操縦席後方の背部をけずって後方まで視界のきくバブル・フードとなったほかは大差がない．45型と同じように，5翅プロペラと6翅コントラ・プロペラが採用されている．これも当初200機が発注されたが，24機の生産に減らされ，第781スコードロンに引渡されたのみで，第一線には出ていない．写真上と下はいずれも6翅コントラ・プロペラ装備の生産型2号機で，1945年1月ころの撮影である．

（右上）シーファイアMk.47の尾翼　写真の機体は原型のPS944である．着艦フックが着陸の位置におろされている．垂直尾翼は46型で増積して改造されたスパイトフル・タイプ．尾輪の方向舵タブとその下方の航法灯，フックのふくらみの後方に突き出たトウ・バー用の金具など細部がよくわかる．

Spitfire F.Mk.46



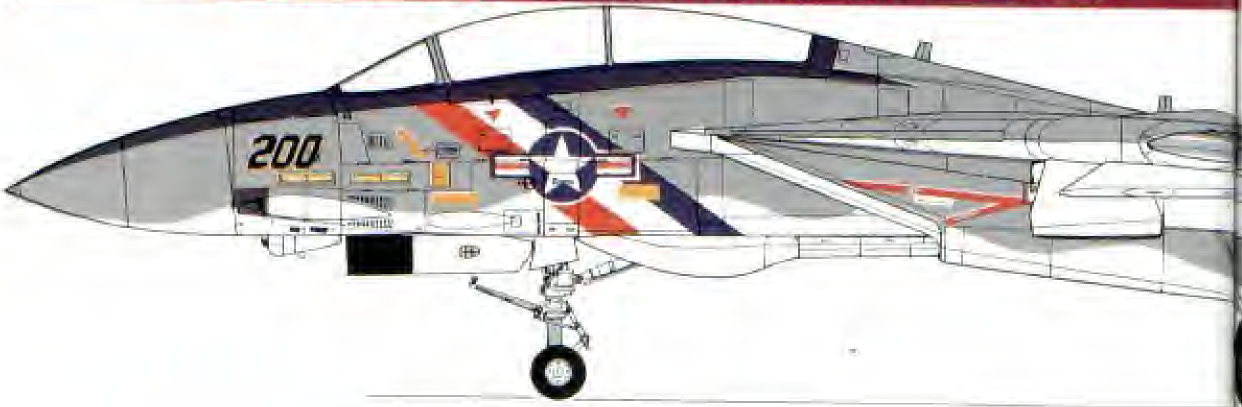


（下）シーファイアMk.47の原型(PS944)。47型は1949年3月までに90機が生産され，48年2月には第804スコードロンに，49年4月には第800スコードロンに配備されている。第800スコードロンの各機は軽空母トライアンフに積まれて極東方面に派遣され，1949年10月からマレーシアのゲリラ掃討などに出動していたが，1950年6月からは沖縄方面に移動して朝鮮戦争に参戦した。朝鮮戦争では，同スコードロンのシーファイアは戦闘哨戒245回，地上攻撃に115回，計360回も出撃している。その翌年の1951年から，英海軍艦載のジェット艦戦アタッカーと交代して，シーファイアMk.47は第一線を退いた。

Spitfire F.Mk.47



グンゼ産業Mr.カラー
ハイモデリングのためのの塗装マニュアル



GRUMMAN
F-14A
TOMCAT



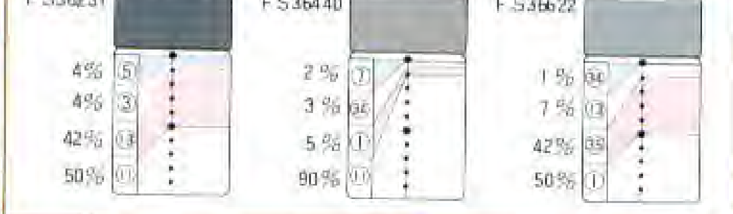
☆グラマンF-14Aトムキャットのマーキング☆



③　3色迷彩に変更された空母エンタープライズ搭載のCVW-14司令官機。

グンゼ産業Mr.カラー 配合ガイド





ダークガルグレイ FS36231		ライトガルグレイ FS36440		グレイ FS36622	
4%	⑤	2%	⑦	1%	㉞
4%	③	3%	㉞	7%	⑬
42%	⑬	5%	①	42%	㉟
50%	⑪	90%	⑪	50%	①

配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトした混色パターンは、左がナンバーがグンゼ・カラーナンバーで、中央の目盛りは混合率を示し、ひと目盛りが10％を示しているが、次ページで述べているように厳密な混合比を示しても、あまり重要とはいえない個々の色味とかモデル塗装上の個性という問題もあり、あくまでも、この混合比は目安とお考え願いたい。



(1) 空母エンタープライズ(CVN-65)搭載の第14空母攻撃航空団(CVW-14)第2戦闘飛行隊(VF-2)所属機。CVW-14の司令官機である。



(2) 第41戦闘飛行隊(VF-41)所属機





第2戦闘飛行隊(VF-2)所属機

GUNZE SANGYO

グンゼ産業Mr.カラー
ハイモデリングのための塗装マニュアル



グラマンF-14Aトムキャット

☆F-14Aトムキャットの塗装☆

図① [illegible]搭載のVF-[illegible]戦闘飛行[illegible]の所属機で、CVW-14（第14空母航空団）の[illegible]機。

塗装は上面と側面[illegible]（FS.16440）、下面は[illegible]（FS.17875）で、[illegible]は[illegible]であるが、機体によって[illegible]していない。[illegible]の塗り分けは[illegible]ブルー、[illegible]は[illegible]で、上から白、赤、青、[illegible]の星。[illegible]

[illegible]はオレンジ[illegible]のところに白い星2個がある。機首からキャノピーにかけての反射よけ塗装は黒。機首のストライプは[illegible]の塗り分けである。

サイドワインダーとスパロー[illegible]は黒で、[illegible]となっている。[illegible]内面は[illegible]。

図② VF-[illegible]戦闘飛行隊所属機で、塗装は[illegible]。下面と[illegible]、水平尾翼上面と垂直尾翼が[illegible]。主翼の前縁は[illegible]は、図①の機体と同様である。機首と光線反射よけ部は黒。垂直尾翼内側は[illegible]の帯だけで、垂直尾翼上端部に[illegible]。

図③ 図①の機体が現在このような[illegible]に変更されたもので、CVW-14司令官機。塗装は濃い順にダーク[illegible]（FS.36231）、[illegible]（FS.36440）、[illegible]グレイ（FS.36622）の[illegible]で、[illegible]のころは[illegible]なかったため、[illegible]の帯とともに[illegible]されている。

機首のサイドナンバーとモデックス[illegible]は黒、非常用キャノピ操作部が[illegible]イエローのほかは、一切の警告マークがなく、尾部の燃料排出パイプが赤。[illegible]の塗り分け、脚柱や[illegible]、脚カバー内面は[illegible]で、[illegible]周囲は赤の警告マークがある。

☆グンゼMr.カラー☆

[illegible]と新色が発売され、飛行機、自動車、船、鉄道、戦車、軍服そして基本色[illegible]それぞれの専用色がそろっているが、飛行機の塗装に、これら専用色以外の色も[illegible]利用すると一段とバラエティー[illegible]な混色が可能となる。

たとえば鉄道色の[illegible]（赤さび）などは[illegible]グリーンの代用となりそうな色であるし、銀色にしても飛行機用とはちょっと異なる味があり、銀地の塗り分けに応用できる。

なお、飛行機用に[illegible]色のRLMグレーとか、F-15イーグルには必要なエアスペリオリティブルーなども新発売された。[illegible]なら、ほとんど混色の必要がないほどにそれぞれの専用色がそろっている。[illegible]は現在93色もあるが、[illegible]（水性塗料）は30色。[illegible]とカラー[illegible]が[illegible]色。毎月の[illegible]に新色が[illegible]、やがて全色を完備するというのも、[illegible]としては[illegible]である。

（イラスト解説・橋本喜久男）



← 第124戦闘飛行隊（VF-124）所属のF-14A。 ↑ 第1戦闘飛行隊（VF-1）所属のF-14A。



↑ 空母フォレスタルから発進するF-14A。胴体下に装備しているフェニックス・ミサイルに注意。 ↓ 第2戦闘飛行隊（VF-2）所属のF-14A。





Junkers Ju52/3m

99ページにつづいて，ダックスフォードのエアショーの参加機。上は３発輸送機のユンカースJu52／3m。同機はスペインのCASA製の機体で，西ドイツが購入してデュッセルドルフ空港に展示しているもの。
写真下は，イギリス空軍に現存するただ１機のアブロ・ランカスターB.1。終戦まぎわに上部銃座をはずして写真偵察型のP.R.1に改造されたもので，現在は第44スコードロンのJ.D.ネルソン少佐機の塗装にして保存されている。

Lancaster B.1



ホーカー　ハリケーン　HAWKER HURRICANE



Sea Hurricane I's being flowh in formation by Naval pilots under training.

前ページは飛行訓練中のシーハリケーン1A、シーハリケーンは、空軍の陸上型のハリケーンを海軍航空隊（FAA）の艦上戦闘機に改造したもので、カタパルト発進用スプールを装備した1A、スプールと着艦フックを付けた1B、20mm機関砲4門を装備した1C、マーリン20エンジン装備の2C、カナダ製ハリケーンの改造型12Aなど、約800機がFAAに引渡され、1941年初めから1943年末にシーファイアーやヘルキャットに交代するまで、英海軍の第一線艦上戦闘機であった。



第17スコードロンに装備されたハリケーン1で、コードレター"XR-J"(V7608)と"XR-C"(V6814)。第71スコードロンは第一次大戦以来の戦闘機隊であるが、1940年9月にアメリカ義勇軍パイロットたちによって再編された"イーグル"スコードロン。最初の装備機はバッファロであったが、40年11月に写真のハリケーン1に機種改変した。写真は1941年春、カートン・イン・リンゼー基地での撮影。



第87スコードロンに装備されたハリケーン2C。看護婦協会の募金で寄贈された2機で"ナイトデュティ"(Night Duty)号(手前)と"ナイチンゲール"(Nightingale)号。1942年9月2日、チャーミイ・ダウン基地での撮影。1937年12月に実戦部隊に配備されたハリケーン1は、1,030hpのロールスロイス・マリーン2または3エンジン装備で、武装は7.7mm機銃8挺であったが、1940年夏にはマーリン20エンジン(1,280hp)に換装したハリケーン2がデビューして、41年には7.7mm機銃12挺を装備したハリケーン2B、20mm機関砲4門を装備したハリケーン2Cが部隊に引渡された。ハリケーン2Cは夜間戦闘機としても使われており、第87スコードロンは、この両ハリケーン夜戦でもっとも長期間(1941年1月から44年3月まで)戦った部隊でもある。上の写真で主翼下に吊しているのは44ガロンのドロップ・タンク。



〔上〕第1スコードロンに装備されたハリケーンI。第1スコードロンは、1912年4月、気球を装備して編成された英空軍最古の部隊のひとつ。1938年10月にハリケーンIを装備、第二次大戦ぼっ発と同時に第67ウイングの一翼をになって前進航空部隊としてフランスへ派遣されたが、写真はそのころのもので、1940年4月、フランスで撮影。カウリングをはずして給油中。翌月の5月、第1スコードロンはイギリスに撤退して、"バトル・オブ・ブリテン"にそなえることになる。





〔左下〕第257スコードロンに装備されたハリケーン1。DT-Aのコードレターをつけた同スコードロンの司令官R.R.スタンフォード・タック少佐の乗機である。第1スコードロンは第一次大戦中に編成された対潜哨戒部隊であったが、二次大戦では戦闘部隊として再編成され、1940年6月にハリケーン1でDo17を撃墜する初戦果をあげている。本土防衛の海峡パトロールが任務で、北海方面で激しい戦闘をくり返している。タック少佐は1940年10月から41年7月まで同スコードロンの司令官を勤め、25機撃墜のエースでもあった。写真は1941年1月、冒のコルテシャル基地で作戦中のひとこまである。

〔上〕海峡防衛に出撃する第601スコードロンのハリケーン2B。第601スコードロンは、1925年10月に編成された軽爆撃機部隊であったが、1940年2月にブリストル・ブレニムに代えてハリケーン1を装備、戦闘機部隊として"バトル・オブ・ブリテン"を戦った。1941年5月には写真のハリケーン2Bに機種改変、海峡のドイツ空軍を相手に連日のように出撃した。写真は41年6月ころの撮影で、この2か月後の8月にはベル・エアラコブラに機種改変している。



〔上〕109ページの写真と同じく、第87スコードロンに配備されたハリケーン2C。同スコードロンは1938年7月に、グロスター・グラジェターに代えてハリケーン1を装備、1941年1月に写真のハリケーン2Cに機種改変している。風防を開いたまま哨戒飛行中。ハリケーンは英空軍で最初の低翼単葉の戦闘機。その"前任者"である複葉のホーカー・フュリーは、初めて200mph(322km/h)を越すスピードの戦闘機であったが、ハリケーンは300mph(483km/h)以上の高速を出す英空軍で最初の近代的な戦闘機であった。〔下〕第85スコードロンに装備されたハリケーン1。同スコードロンは1938年1月に、グラジェターに代えて本機を装備、41年4月まで使っている。



未発表陸軍機写真集

(Photos by Mr. I. Komori)



明野陸軍飛行学校の１式戦“隼”

Ki43 HAYABUSA Fighters' of Akeno Army Flying School



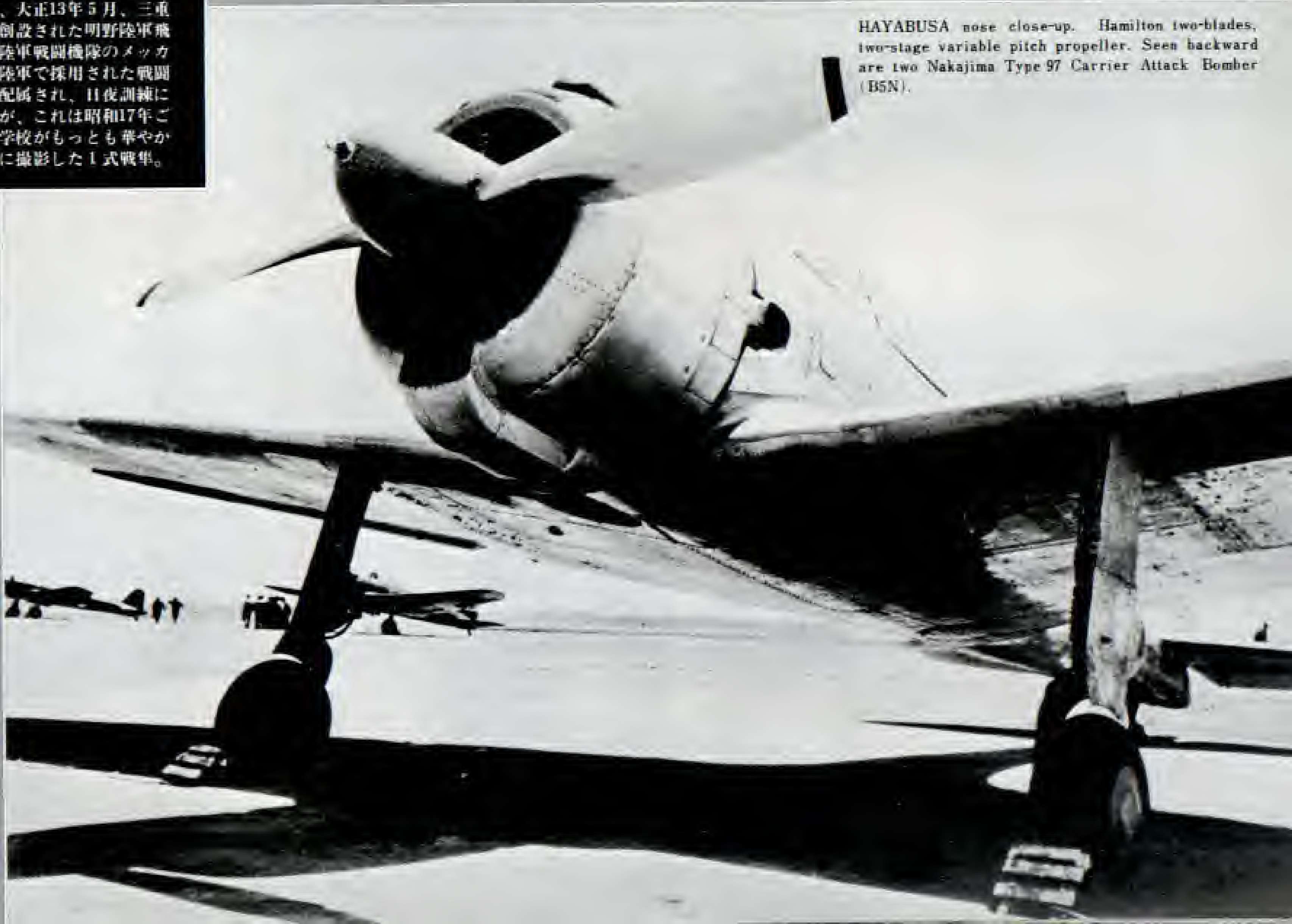
Nakajima Ki.43 Fighter HAHABUSA, Model 1 (right) and Nakajima Ki.27 Type 97 Fighters (left), viewed through a Type 97 Fighter.

陸軍の戦闘機搭乗員の教育・訓練のために、大正13年5月、三重県の明野に創設された明野陸軍飛行学校は、陸軍戦闘機隊のメッカであった。陸軍で採用された戦闘機はすべて配属され、日夜訓練に明け暮れたが、これは昭和17年ごろ、同飛行学校がもっとも華やかなりしころに撮影した1式戦隼。

113ページ写真は列線に並んだ3機の訓練機。右から複葉の94式偵察機、1式戦隼1型、97式戦闘機である。

写真上は、97式戦闘機の機体の下から撮影した隼1型。その後方にも2機の97式戦闘機がうつっている。97戦は主脚のスパッツをはずした練習戦闘機である。

写真右は隼1型機首のクローズアップ。プロペラはハミルトン2段可変ピッチ2翅。後方にうつっている2機は、海軍の97式艦上攻撃機である。



HAYABUSA nose close-up. Hamilton two-blades, two-stage variable pitch propeller. Seen backward are two Nakajima Type 97 Carrier Attack Bomber (B5N).

HAYABUSA Model 1, probably Hei version. Righthand side are another HAYABSUA and two Type 97 Fighters. HAYABUSA Model 1 had three versions: Ko-version with two 7.7mm MGs, Otsu-version with one 7.7mm (right) and one 12.7mm (left) MGs, and Hei-version with two 12.7mm MGs in paralel.



エプロンの隼1型を前方と後方から見たもの。上の写真では右側に97式戦闘機2機と隼がうつっている。隼の1型は機首の武装によって、甲、乙、丙の3種があり、甲型は左右とも89式7.7mm機関銃装備、乙型は左側のみ1式12.7mm機関砲に換装、丙型は両方とも12.7mmとしたものであった。上の写真では左右の武装の大きさが違って見えるが、おそらく丙型であろう。



national "patriotic" contribution. Note the working state of the elevator.



左舷後方から見た隼1型丙。水平尾翼の昇降舵の可動状況がよくわかる。献金でつくられた愛国第1028号。ラダーに書かれた小さな数字は製造番号である。





3機編隊で飛行する隼1型。先頭の機体は上面濃緑色、下面明灰白色の迷彩機であるがほかの機体は無塗装。隼は低翼面荷重で運動性はばつぐんの軽戦。上の写真で主翼の大きさが目立つ。しかしいかにも軽やかな飛行ぶりである。

Three HAYABUSA Model 1 planes in formation flight. The lead plane is camouflaged in dark green and light gray, while the others are entirely metal.

写真右は、上と同じく3機で飛ぶ隼1型。本機のプロフィルがよくわかる写真である。
写真下は、エプロンの隼1型丙で、117ページと同一の機体である。左後方は97式戦闘機。



HAYABUSA Model 1. Numerically, the HAYABUSA was the most important aircraft of the Japanese Army Air Force and as such served on almost every front to which the JAAF was committed.



HAYABUSA Model-Hei, similar plane appearing on Page 117. Backward on the left is the Type 97 Fighter.

目撃した日本陸海軍機の最後

MORE DEAD BIRDS by C. M. Daniels

〔第2回〕

（148ページ本文記事参照）



〔上・下〕終戦翌年の1946年ごろに、入間陸軍航空基地（のちにジョンソン空軍基地と改称）の正門に展示されていた特攻機MXY-7桜花。胴体の「V BOMBER」の文字は米軍が書いたもので、この基地に司令部をおいた第5空軍の"第5爆撃部隊"を意味している。桜花はご承知のように、1式陸攻を母機とする固定燃料推進の片道特攻ロケット機。米軍では"バカ"と呼んだ。同機は現在でも、ここ航空自衛隊入間基地に保管されている。

⬆⬇ This Yokosuka MXY-7 OHKA flying bomb was mounted at the main entrance to Irumagawa Army Air Base; later Johnson Air Force Base, Iruma, Honshu, Japan in 1946. The V Bomber designation on the fuselage side stands for the Fifth Bomber Command of the Fifth Air Force which was headquartered at the base. (Photo by the Author)





↑ The camouflaged Ki-84 Frank depicted here was photographed in early 1946 at Tokorozawa Air Base. It was in the process of being stripped before final salvaging. Other dead birds can be seen in the background. (Photo by the Author)
↓ Nakajima Oscar rests on tarmac in front of administration headquarters building, Dover Army Air Force Base, Delaware, summer of 1945. (Photo by the Author)

（上）これも終戦翌年の1946年初め、所沢航空基地で撮影したキ84疾風。後方にも各種の日本機が並べられている。サルベージされる寸前の陸鷲たちである。手前のキ84は尾翼のマークから第52戦隊第3中隊の所属機、右後方の99式襲撃機は第6戦隊の所属機と思われる。
（下）アメリカに運ばれてテストされたキ43-II隼。1945年夏、デラウェア州ドーバー陸軍航空基地で撮影したもので、後方の建物は同基地の司令部である。





（上）これはフィリピンのクラークフィールドで米軍の手に入ったキ43-II改隼，1945年夏に撮影したもので、機上でポーズをとるのはアメリカ陸軍の看護婦。進撃急な連合軍の前に，数多くの日本機が無傷で押収されたが，これもその1機である。隼の2型改の鮮明な写真は珍しい。後方に良好な状態と思われる1機がうつっている。

（下）これもフィリピンで，1945年春に，飛行可能な状態で米軍の手に入ったキ84疾風。南西太平洋地区技術諜報隊員の手で、テスト飛行に飛び立つところ。胴体下のターボスーパーチャージャーのダクトを除いたP-47に似た感じで、連合軍の優秀機にひけをとらない性能との報告が出されている。

↑ American Army nurse poses in cockpit of captured Oscar at Clark Field near Manila, summer of 1945. The rapidity of the American advance caused many Japanese aircraft to be captured intact at Philippine air bases. (Photo from 8th Photo Recon Squadron Files)

Nakajima Ki-84, captured in spring of 1945 in Philippines, was made flyable by the Southwest Pacific Area Technical Intelligence Unit and extensively test flown. Performance compared favorably with our best fighters. It resembled what our P-47 might have looked like without its deep-bellied turbo-supercharger ducting. (Courtesy of Leo Kohn)





ジェット軍用機の先輩たち

イギリス篇 ⑨

ホーカー　P.1040とシーホーク
HAWKER P.1040 & SEA HAWK

ハリケーンやタイフーン、テンペストなどの2次大戦英空軍機を生み出したホーカー社が、最初に開発したジェット戦闘機がこの自主開発のP.1040を原型とするシーホーク。レシプロの前作シーフュリイの後継機として1953年に英海軍航空隊（ＦＡＡ）に装備され、以後17年間にわたって英海軍の第一線機として使われている。P.1040が計画されたのは大戦中の1944年であるが、草創期のジェット機としてはすぐれた設計で、空力的に洗れんされた外形をしており、これが"長寿"をたもった秘けつとみられている。P.1040試作研究機1機のほかに、N.7/46仕様の原型が2機、つづいてF.Mk. 1が95機、改造型のF.Mk. 2が40機、戦闘爆撃型のF.B.Mk. 3が116機、戦闘攻撃型のF.G.R.Mk. 4とF.G.R.Mk. 6が97機と86機、計434機が英海軍用に生産されたほか、オランダと西ドイツ海軍にもそれぞれ32機と64機が装備されている。







前ページとこのページ下２枚は、ホーカー社が1944年から45年にかけて自主開発したP.1040(VP401)。胴体中央部にロールスロイス・ニーンⅠ(4,500-lb.st)エンジン１基を積み〔のちにニーンⅡ・5,000-lb・stに換装〕、中翼の主翼前縁付根に空気取入口を設け、排気パイプは主翼後縁付根に二またに分けて出すという変った設計であった。1947年９月２日にボスコムダウンで初飛行している。写真上は英海軍仕様N.7/46にもとづいて試作されたシーホークの原型１号機VP413。1948年９月３日に初飛行。



